

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXXII. — Wydana i rozesłana dnia 10. września 1897.

Treść: (205—208.) 205. Dokument koncesyjny na kolej lokalną Treibach-Starydwór—Klein-Glödnitz (kolej w dolinie Kerku). — 206. Rozporządzenie, dotyczące się asygnowania plac urzędnikom mianowanym przy sądach pierwszej i drugiej instancji z powodu umieszczenia na etacie nowych posad służbowych. — 207. Obwieszczenie, którem istniejącą kolej lokalną od Jenbachu do południowego klinu jeziora Achensee uznaje się pod względem ruchu — aż do odwołania — za małą kolej w myśl ustawy z dnia 31. grudnia 1894. — Rozporządzenie, dotyczące się rozpoczęcia czynności urzędowych w Sądzie powiatowym poysdorfskim w Dolnej Austrii.

205.

Dokument koncesyjny z dnia 20. sierpnia 1897,

na kolej lokalną Treibach-Starydwór—Klein-Glöd-nitz (kolej w dolinie Kerku).

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznaje za stosowne w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami nadać Karolowi Hiltlowi, c. k. radcy leśnemu i dyrektorowi dóbr w Rastenföldzie w związku z Drem Maksem Spitzerem, fabrykantem kos i właścicielem realności w Klein-Glöd-nitz, Janem Leitgebem, właścicielem realności w Ranicach i Antonim Fleischhakerem, właścicielem fabryki i realności w Kerku, o to proszącym, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej lokalnej, która wybudowana być ma jako wąskotorowa od stacyi Treibach-Starydwór linii kolej państwa St. Michael—Glandorf doliną Kerki do Klein-Glöd-nitz, a to w myśl ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustaw z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 i z dnia 21. lipca 1896, Dz. u. p. Nr. 141, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

§. 2.

Kolei koncesyonowanej zapewnia państwo gwarancję czystego dochodu rocznego wyrównującego sumie potrzebnej na oprocentowanie pożyczki od sta i umorzenie pożyczki pierwszeństwa w sumie imiennej 653.000 zł. w. a. mon. pap., która w celu uzyskania kapitału ma być zaciągnięta i w przeciągu 76 lat umorzona, a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część nie dostającą uzupełni Rząd.

Zagwarantowany czysty dochód roczny ustanawia się na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku okresu koncesyjnego w sumie maksymalnej 27.800 zł. w. a.

§. 3.

Z czystego dochodu rocznego w §. 2 zagwarantowanego obracać należy na umorzenie pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, taką kwotę, jaką Rząd wyznaczy, stosownie do planu amortyzacyjnego, podlegającego jego zatwierdzeniu, według którego cały kapitał zakładowy (§. 11) umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego.

§. 4.

Dodatek, który Rząd ma płacić z tytułu przyjęcia gwarancji, wydawany będzie po poprzednim sprawdzeniu przedstawionego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, najpóźniej w trzy miesiące po przedstawieniu tego rachunku.

Jednakże na wypłatę odsetek od pożyczki w terminach płatności, tudzież na umorzenie pożyczki stosownie do planu w oznaczonych terminach płatności, skarb będzie i pierwiej wydawał kwoty częściowe w miarę potrzeby, sprawdzonej na podstawie preliminarza przychodów, a to z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego i jeżeli koncesyonaryusze będą o to prosili wcześniej przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznem stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedstawić należy najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu, okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyonaryusze winni niezwłocznie zwrócić otrzymaną nadwyżkę z sześcioprocentowymi odsetkami.

Z roszczeniem do dopłaty od państwa zgłaszać się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie odpowiedniego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

§. 5.

Kwotę, którą Rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancyi, uważać należy tylko za zaliczkę podlegającą oprocentowaniu po cztery od sta rocznie.

Gdy czysty dochód kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka odsyłana być ma niezwłocznie Rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki z odsetkami aż do całkowitego umorzenia.

W przypadku tym zaspokojenie płatnych odsetek ma pierwszeństwo przed zwrotem zaliczek.

Pretensye państwa z tytułu zaliczek lub odsetek, nie wypłaconych jeszcze Rządowi w chwili, gdy koncesya moc swoją utraci, lub gdy kolej zostanie odkupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

§. 6.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stęplowe od kuponów jakoteż podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycję wydatkową.

Toż samo rozumie się o dodatku za zawiadowstwo, płacić się mającym od pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, jakoteż o podatkach i należnościach, któreby instytucji finansowemu pożyczającemu miały być zwracane.

Od dopłat państwa niema przedsiębiorstwo opłacać podatku dochodowego.

§. 7.

Budowę kolei koncesyonowanej rozpocząć należy niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania i skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą, dać mają koncesyonaryusze na żądanie Rządu kaucyę w sumie 5000 zł. w. a. w papierach obiegowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

* W razie niedotrzymania powyższych zobowiązań z winy koncesyonaryuszów, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 8.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 9.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych i innych zarządzeń, które c. k. Ministerstwo kolei żelaznych wyda, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu koncesyonowanej kolei lokalnej a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za możebne, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§. 10.

Budowa kolei koncesyonowanej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych pod bezpośrednim kierunkiem i nadzorem Ministerstwa kolei żelaznych a względnie funkcyonaryuszów, których Ministerstwo do tego wydeleguje.

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie projektu szczegółowego i kosztorysu ułożonego przy odpowiednim wpływie funkcyonaryuszów rządowych, z bezpośredniem współdziałaniem Rządu i według warunków stosowanych pospolicie przy budowie kolei państwa.

Roboty budownicze powierzać należy drogą ofert oddzielnie od zbierania kapitału.

Wartość dostawy materiałów, odstąpić się mających gruntów i wszelkich innych świadczeń, które objęciem akcyj zakładowych mają być zapewnione, oceniana być ma w porozumieniu między Rządem a stronami interesowanemi, gdyby zaś porozumienie do skutku nie przyszło, drogą dobrowolnego sądownego oszacowania.

Tabor kolejowy, szyny i wszelkie inne części składowe kolei, jakoteż wszelkie przedmioty do jej urządzenia mają być nabywane wyłącznie z fabryk krajowych.

Wyjątku od tego postanowienia dozwolić może Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z Ministerstwem handlu tylko w takim razie, gdyby udowodniono, że fabryki krajowe nie zdołają dostarczyć wszystkiego pod temi samymi warunkami, co się tyczy ceny, gatunku i czasu dostawy, jakie ofiarują fabryki zagraniczne.

§. 11.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, osobnej Spółki akcyjnej do prowadzenia przedsiębiorstwa kolei koncesyonowanej, która wniesie ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Koncesyonaryusze są upoważnieni zaciągnąć pod warunkami, które Rząd ustanowi, pożyczkę pierwszeństwa w sumie 653.000 zł. w. a. w monecie papierowej po 4 od sta oprocentowaną a która umorzona być ma w przeciągu lat 76.

Zbycie tej pożyczki pierwszeństwa odbyć się ma według zarządzeń, jakie Rząd wyda.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, na kosztą sprawienia parku kolejowego, za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materiałów i dotacyj kasowych łącznie z odsetkami interkalarnemi, ratami amortyzacyjnemi w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconymi i stratą na kursie rzeczywiście poniesioną przy gromadzeniu kapitału żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po zupełnem wyczerpaniu pierwszego kapitału zakładowego jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, kosztą przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwoli na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli kosztą będą należycie wykazane.

Statut spółki, jakoteż formularze emitować się mających obligacyi pierwszeństwa i akcyj, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

W statucie Spółki akcyjnej, która ma być utworzona, zamieścić należy postanowienie, że wszyscy członkowie grona kierującego (rady zawiadowczej, dyrekcyi), winni być obywatelami austriackimi i winni mieć siedzibę w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych.

§. 12.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizowanych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawarte przez austriackie spółki kolejowe umowy

względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis dotyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesjonariuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzeczonożego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjonariuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonariuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleńmi ułatwieniami.

Koncesjonariusze zobowiązują się przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 13.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) stosowane będą podobnie postanowienia taryfowe niższone dla transportów wojskowych.

§. 14.

Ruch na kolei, na którą daje się niniejszy dokument koncesyjny, będzie utrzymywało państwo w ciągu całego okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonariuszów a koncesjonariusze będą obowiązani zwrócić administracji kolei żelaznych rządowych koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone. Warunki utrzymywania ruchu określone będą w osobnej umowie, którą w tym względzie Rząd zawrze z koncesjonariuszami.

Dopóki kolej będzie istotnie używała gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji

wypłacone, nie będą państwu zwrócone, Rząd będzie miał prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustanowienia taryf dla przewozu osobowego i towarowego, jakoteż klasyfikacji towarów i wszelkich warunków pobocznych, dotyczących się przewozu towarów, tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwa, przyczem będzie miał wzgląd na istniejące stosunki obrotu.

Po upływie tego czasu, koncesjonariusze stosować się mają do ustanowionych warunków ruchu a względnie do odnośnych postanowień, zawartych w umowie, dotyczącej się utrzymywania ruchu.

Zresztą uregulowanie taryf pasażerskich i towarowych, jakoteż świadczeń na cele publiczne, zastrzeżone jest na zawsze ustawodawstwu i koncesjonariusze obowiązani są poddać się takiej regulacji.

§. 15.

Koncesjonariusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przepisami dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których państwo ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 16.

Koncesję nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt, licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §. 7ym zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione z winy koncesjonariuszów, o ile zaszło przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11 ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§. 17.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Wynagrodzenie zapłacić się mające w razie odkupienia będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie spłacenie w miejsce koncesjonariuszów pożyczki pierwszeństwa w §. 11 oznaczonej i wszelkich innych pożyczek hipotecznych zaciągniętych przez koncesjonariuszów za zezwoleniem Rządu w kwotach zalegających jeszcze w chwili odkupowania kolei jako nieumorzone a kapitał akcyjny, o ileby w owej chwili nie był jeszcze umorzony, spłaci w pełnej wartości imiennej gotówką lub obligacjami długu państwa.

Obligacje długu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

2. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia obejmuje państwo za wypłatą ceny odkupu pod l. 1 przepisanej, bez dalszego wynagrodzenia własność wolną od ciężarów a względnie obciążoną tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczki za zezwoleniem Rządu zaciągniętej i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy i zapasy materyałów i kasowe, koleje podjazdowe gdyby je spółka posiadała i przedsiębiorstwa poboczne spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

3. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się wykonania służącego Rządowi prawa odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądźto jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź też na zaspokojenie pretensyi państwa z tytułu gwarancyi (§. 5) lub z jakichkolwiek tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłaci przedsiębiorstwu kolejowemu według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczonej (l. 1) z oznaczeniem terminu i miejsce płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, poczynwszy od tej chwili, nie został zmniejszony na szkodę państwa.

Poczynwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

5. Koncesjonariusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesjonariusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez zezwolenia koncesjonariuszów i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Poczynwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, natomiast przedsiębiorstwo odpowiadać ma samo za wszelkie należitości obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

6. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 3), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesjonariusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu potrzebował.

§. 18.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, obejmuje państwo bez wynagrodzenia wolną od ciężarów własność i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i kasowe, koleje podjazdowe, jeżeliby koncesjonariusze je posiadali i

przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 17, l. 2.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 17), zatrzymają koncesyonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonaryuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 19.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółką, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru i interesowi finansowemu skarbu państwa dającemu gwarancję; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 20.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiedzialnymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Guttenberg r. w.

206.

Rozporządzenie Prezydenta Ministrów i Ministra sprawiedliwości z dnia 20. sierpnia 1897,

tyczące się asygnowania płac urzędnikom mianowanym przy sądach pierwszej i drugiej instancyi z powodu umieszczenia na etacie nowych posad służbowych.

W skutek Najwyższego postanowienia z dnia 3. sierpnia 1897, urzędnicy mianowani przy sądach

pierwszej i drugiej instancyi z powodu umieszczenia na etacie nowych posad służbowych (rozporządzenia Ministerstwa sprawiedliwości z dnia 5. maja 1897, Dz. rozp. M. spr. Nr. 14 i z dnia 10. czerwca 1897, Dz. rozp. M. spr. Nr. 21) pobierać zaczęły pensye systemizowane, dodatki służbowe, dodatki funkcyjne i wszelkie inne dodatki pieniężne dopiero od dnia 1. listopada 1897, chociażby mianowani zostali przed rozpoczęciem się miesiąca października.

Urzędnikom tym oznajmić należy w nominacjach termin, od którego rozpocznie się pobór pensyi.

Rozporządzeniem niniejszem, wchodzącem w wykonanie od dnia ogłoszenia, uchyla się dla urzędników powyższej kategorii przed rozpoczęciem się miesiąca października mianowanych pierwszy ustęp §. 1go rozporządzenia całego Ministerstwa z dnia 15. maja 1873 (Dz. u. p. Nr. 75), tyczącego się asygnowania i wykreślenia płac sług państwa.

Badeni r. w.

Gleispach r. w.

207.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 31. sierpnia 1897.

którem istniejącą kolej lokalną od Jenbachu do południowego klinu jeziora Achensee uznaje się poczwzględem ruchu — aż do odwołania — za małą kolej w myśl ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895).

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznaje się aż do odwołania kolej lokalną wązko-torową od Jenbachu do południowego klinu jeziora Achensee, będącą przedmiotem Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 1. sierpnia 1888 (Dz. u. p. Nr. 140) pod względem ruchu, za małą kolej w myśl ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) a przeto na przyszłość stosować się mają do rzeczzonej kolei postanowienia artykułów XVII aż do XIX ustawy powyższej. Ze względu na to, uchylają się postanowienia §. 5go powyższego dokumentu koncesyjnego, tudzież drugiego oddziału warunków koncesyjnych z dnia 1. września 1888 w związku z tym dokumentem ogłoszonych, a na ich miejsce wydają się następujące zarządzenia.

1. We względzie ruchu na kolei koncesyowanej zastosować się powinna Spółka do osnowy Najwyższego dokumentu koncesyjnego i do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238;

i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), o ile takowe w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) znajdują zastosowanie na małych kolejach, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane, nakoniec do zarządzeń c. k. Ministerstwa kolei żelaznych i w ogóle Władz do tego powołanych.

2. Urzędnicy rządowi, funkcyonaryusze i słudzy jadący koleją z polecenia Władz sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla zabezpieczenia interesów państwa z powodu koncesyi lub w sprawach dochodów niestałych, gdy się wywiodą certyfikatami urzędowymi, jakie c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla wylegitymowania się wystawiać im będzie, przewożeni być powinni z pakunkiem podróżnym bezpłatnie.

3. Spółka obowiązana jest przewozić pocztę tudzież funkcyonaryuszów zarządu pocztowego i telegraficznego wszystkimi pociągami programowymi.

Za te świadczenia, jakoteż za wszelkie inne na rzecz zakładu pocztowego może Spółka żądać odpowiedniego wynagrodzenia, które ustanowione będzie drogą ugody.

Korespondencye, tyczące się zarządu kolei, wymieniane między dyrekcją lub gronem kierującym przedsiębiorstwa kolejowego a jej podwładnymi funkcyonaryuszami lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez sługi zakładu kolejowego.

Guttenberg r. w.

208.

Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z d. 8. września 1897,

tyczące się rozpoczęcia czynności urzędowych w Sądzie powiatowym poysdorfskim w Dolnej Austrii.

Sąd powiatowy poysdorfski, nowo utworzony rozporządzeniem Ministerstwa sprawiedliwości z dnia 14. października 1895 (Dz. u. p. Nr. 157), rozpocząć ma urzędowanie z dniem 1. stycznia 1898.

Gleispach r. w.

